

**SMĚRNICE KOMISE 2006/51/ES**

ze dne 6. června 2006,

**kteřou se za účelem přizpůsobení technickému pokroku mění příloha I směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/55/ES a přílohy IV a V směrnice 2005/78/ES, pokud jde o požadavky na monitorovací systém regulace emisí vozidel a výjimky pro plynové motory**

(Text s významem pro EHP)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na směrnici Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel<sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 13 odst. 2 druhou odrážku uvedené směrnice,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2005/55/ES ze dne 28. září 2005 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze vznětových motorů vozidel a emisím plyných znečišťujících látek ze zážehových motorů vozidel poháněných zemním plynem nebo zkapalněným ropným plynem<sup>(2)</sup>, a zejména na článek 7 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnice 2005/55/ES je jednou ze zvláštních směrnic souvisejících s postupem schvalování typu Společenství podle směrnice 70/156/EHS.

(2) Směrnice Komise 2005/78/ES ze dne 14. listopadu 2005, kterou se provádí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/55/ES o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze vznětových motorů vozidel a emisím plyných znečišťujících látek ze zážehových motorů vozidel poháněných

zemním plynem nebo zkapalněným ropným plynem a mění přílohy I, II, III, IV a VI uvedené směrnice, zavedla prováděcí opatření v souvislosti se životností systémů regulace emisí, shodou v provozu po dobu stanoveného období životnosti a palubními diagnostickými systémy (OBD) pro nová těžká užitková vozidla a motory velkého výkonu.

(3) Vzhledem k technickému pokroku je nyní vhodné zavést zlepšení v požadavcích ohledně ověřování provozních podmínek, poruch a předvádění monitorovacího systému regulace emisí při schvalování typu.

(4) Je potřeba zajistit, aby fungování monitorovacího systému regulace emisí nenarušovala odpojovací strategie.

(5) Plynové motory nepoužívají za účelem splnění stávajících norem pro emise NO<sub>x</sub> recirkulaci výfukových plynů či technologie selektivní katalytické redukce. Má se tudíž za to, že by v této etapě měly být plynové motory a vozidla poháněná plynem vyňaty z požadavků na zajištění správné funkce opatření k regulaci emisí NO<sub>x</sub>. Při zvažování dalších etap týkajících se emisí by tato výjimka mohla být zrušena.

(6) Pro schválení nových typů je vhodné přizpůsobit datum vstupu v platnost bodů 6.5.3, 6.5.4 a 6.5.5 přílohy I směrnice 2005/55/ES.

(7) Komise má v úmyslu přezkoumat mezní hodnoty pro OBD a přizpůsobit je technologickému pokroku.

(8) Směrnice 2005/55/ES a 2005/78/ES by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2006/28/ES (Úř. věst. L 65, 7.3.2006, s. 27).

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 275, 20.10.2005, s. 1. Směrnice ve znění směrnice Komise 2005/78/ES (Úř. věst. L 313, 29.11.2005, s. 1).

- (9) Opatření této směrnice jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro přizpůsobování technickému pokroku zřízeného čl. 13 odst. 1 směrnice 70/156/EHS,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

#### Článek 1

Příloha I směrnice 2005/55/ES se mění v souladu s přílohou I této směrnice.

#### Článek 2

Příloha IV směrnice 2005/78/ES se mění v souladu s přílohou II této směrnice.

#### Článek 3

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 8. listopadu 2006. Neprodleně sdělí Komisi znění těchto předpisů a srovnávací tabulku mezi ustanoveními těchto předpisů a této směrnicí.

Tyto předpisy použijí ode dne 9. listopadu 2006. Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

#### Článek 4

Tato směrnice vstupuje v platnost třetím dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

#### Článek 5

Tato směrnice je určena členskými státním.

V Bruselu dne 6. června 2006.

Za Komisi

Günter VERHEUGEN  
místopředseda

## PŘÍLOHA I

## ZMĚNY SMĚRNICE 2005/55/ES

Příloha I se mění takto:

1. Bod 2.1 se mění takto:

a) Definice „odpojovací strategie“ se nahrazuje tímto:

„ ,odpojovací strategií‘ rozumí:

- AECS, která snižuje účinnost regulace emisí vztahenou k BECS za podmínek, které lze přiměřeně očekávat při běžném používání vozidla,
- BECS, která rozlišuje mezi provozem na základě normalizované zkoušky ke schválení typu a jiným provozem a zajišťuje nižší úroveň regulace emisí za podmínek, které nejsou zahrnuty do použitelných postupů zkoušky ke schválení typu, nebo
- OBD nebo monitorovací strategie regulace emisí, jež rozlišuje mezi provozem na základě normalizované zkoušky ke schválení typu a jiným provozem a zajišťuje nižší úroveň monitorovací funkce (po stránce včasnosti a přesnosti) za podmínek, které nejsou zahrnuty do použitelných postupů zkoušky ke schválení typu.“

b) v definici „permanentního nastavení režimu při poruše ovlivňující emise“ se slova „permanentní nastavení režimu při poruše ovlivňující emise“ nahrazují slovy „nastavení režimu při poruše ovlivňující emise“;

c) následující definice se doplňuje takto:

„ ,monitorovacím systémem regulace emisí‘ rozumí systém, který zajišťuje správnou funkci opatření k regulaci emisí NO<sub>x</sub> a který je uskutečňován v systému motoru podle požadavků oddílu 6.5 přílohy I.“

2. V bodě 6.1.5.6 druhé odrážce se slova „permanentní nastavení režimu při poruše ovlivňující emise“ nahrazují slovy „nastavení režimu při poruše ovlivňující emise“.

3. Bod 6.5 se nahrazuje tímto:

„6.5. **Požadavky k zajištění správné funkce opatření k regulaci emisí NO<sub>x</sub>**

6.5.1. *Obecně*

6.5.1.1. Tento bod se vztahuje na systémy vznětových motorů bez ohledu na použitou technologii, aby byly dodrženy mezní hodnoty emisí uvedené v tabulkách v bodě 6.2.1.

6.5.1.2. Dny vstupu v platnost

Požadavky bodů 6.5.3, 6.5.4 a 6.5.5 platí ode dne 9. listopadu 2006 pro schválení nových typů a ode dne 1. října 2007 pro všechny registrace nových vozidel.

6.5.1.3. Každý systém motoru, na nějž se vztahuje tento bod, musí být navržen, vyroben a namontován tak, aby umožnil splnit tyto požadavky po celou dobu životnosti motoru.

6.5.1.4. Informace, které plně popisují provozní vlastnosti systému motoru, na které se vztahuje tento bod, poskytne výrobce v příloze II.

6.5.1.5. V žádosti o schválení typu, vyžaduje-li systém motoru čidlo, specifikuje výrobce vlastnosti všech čidel, které spotřebovává systém k následnému zpracování výfukových plynů, např. druh a koncentrace, provozní teplotní podmínky, odkazy na mezinárodní normy atd.

- 6.5.1.6. Podle požadavků uvedených v bodě 6.1 musí každý systém motoru, na nějž se vztahuje tento bod, zachovat funkci regulace emisí za všech podmínek, které se pravidelně vyskytují na území Společenství, zejména při nízkých teplotách okolí.
- 6.5.1.7. Za účelem schválení typu prokáže výrobce technické zkušebně, že u systémů motorů, které vyžadují čidlo, nepřekračují emise amoniaku během celého cyklu zkoušky emisí střední hodnotu 25 ppm.
- 6.5.1.8. U systémů motorů, které vyžadují čidlo, obsahuje každá samostatná nádrž na čidlo instalovaná ve vozidle prostředek k odběru vzorků kapaliny uvnitř nádrže. Místo odběru vzorků musí být snadno dostupné bez použití speciálních pomůcek nebo zařízení.
- 6.5.2. *Požadavky na údržbu*
- 6.5.2.1. Všem majitelům nových těžkých užitkových vozidel nebo motorů velkého výkonu výrobce poskytne nebo zajistí, aby byly poskytnuty, písemné pokyny, ve kterých se uvádí, že pokud systém regulace emisí vozidla nefunguje správně, je řidič o problému informován indikátorem chybné funkce a motor poté pracuje s nižším výkonem.
- 6.5.2.2. V pokynech jsou uvedeny požadavky ke správnému užívání a údržbě vozidel a případně i k používání pomocného čidla.
- 6.5.2.3. Pokyny musí být napsány srozumitelně, aby jim rozuměli nejen odborníci, a v jazyce země, v níž se nové těžké užitkové vozidlo nebo nový motor velkého výkonu prodávají nebo registrují.
- 6.5.2.4. V pokynech se musí uvádět, zda má být pomocné čidlo doplňováno provozovatelem vozidla mezi běžnými intervaly údržby, a dále pravděpodobná spotřeba čidla v závislosti na typu nového těžkého užitkového vozidla.
- 6.5.2.5. V pokynech se musí uvádět, že používání a doplňování potřebného čidla se správnými specifikacemi je povinné, má-li vozidlo odpovídat certifikátu shodnosti, který byl pro tento typ vozidla nebo motoru vydán.
- 6.5.2.6. V pokynech se musí uvádět, že používání vozidla, které nespotebovává čidlo, jestliže je to požadováno za účelem snížení emisí znečišťujících látek, může být trestným činem a že v důsledku toho mohou příznivé podmínky pro nákup nebo provozování vozidla, které byly uděleny v zemi registrace nebo v jiné zemi, v níž je vozidlo užíváno, pozbyt platnosti.
- 6.5.3. *Regulace emisí NO<sub>x</sub> u systému motoru*
- 6.5.3.1. Nesprávná činnost systému motoru s ohledem na regulaci emisí NO<sub>x</sub> (např. kvůli nedostatku potřebného čidla, nesprávnému průtoku v systému recirkulace výfukových plynů nebo deaktivaci recirkulace výfukových plynů) se určí monitorováním úrovně emisí NO<sub>x</sub> čidly umístěnými v proudu výfukových plynů.
- 6.5.3.2. Odchylka úrovně emisí NO<sub>x</sub> o více než 1,5 g/kWh nad použitelnou mezní hodnotu stanovenou v tabulce 1 v bodě 6.2.1 přílohy I musí mít za následek, že řidič je upozorněn aktivací MI, jak uvádí bod 3.6.5 přílohy IV směrnice 2005/78/ES.
- 6.5.3.3. Kromě toho musí být uložen nevymazatelný chybový kód identifikující důvod, proč úroveň emisí NO<sub>x</sub> překračuje hodnoty stanovené v bodě 6.5.3.2, a to v souladu s bodem 3.9.2 přílohy IV směrnice 2005/78/ES po dobu nejméně 400 dnů nebo 9 600 hodin chodu motoru.

Jako důvod pro překročení hodnot NO<sub>x</sub> se případně identifikuje přinejmenším prázdná nádrž na čidlo, přerušování dávkování čidla, nedostatečná jakost čidla, příliš nízká spotřeba čidla, nesprávný průtok v systému recirkulace výfukových plynů nebo její deaktivace. Ve všech ostatních případech se výrobci povoluje, aby nevymazatelný chybový kód hlásil ‚vysoký obsah NO<sub>x</sub> – hlavní příčina neznáma‘.

- 6.5.3.4. Pokud úroveň emisí  $\text{NO}_x$  překračuje mezní hodnoty pro OBD stanovené v tabulce v čl. 4 odst. 3, sníží omezovač točivého momentu výkon motoru podle požadavků bodu 6.5.5 tak, aby to řidič zřetelně vnímal. Je-li omezovač točivého momentu aktivován, musí být řidič dále upozorňován podle požadavků bodu 6.5.3.2 a nevymazatelný chybový kód musí být v souladu s bodem 6.5.3.3 uložen.
- 6.5.3.5. V případě systémů motorů, které jsou založeny na recirkulaci výfukových plynů a žádném jiném systému k následnému zpracování výfukových plynů k regulaci emisí  $\text{NO}_x$ , může výrobce k určení úrovně emisí  $\text{NO}_x$  použít alternativní metodu k požadavkům bodu 6.5.3.1. V době schválení typu výrobce prokáže, že při srovnání s požadavky bodu 6.5.3.1 je alternativní metoda při určování úrovně emisí  $\text{NO}_x$  stejně včasná a přesná a že vede ke stejným důsledkům, jako jsou důsledky uvedené v bodech 6.5.3.2, 6.5.3.3 a 6.5.3.4.
- 6.5.4. *Kontrola čidla*
- 6.5.4.1. U vozidel, která vyžadují užívání čidla, aby byly splněny požadavky tohoto bodu, musí být řidič informován o výši hladiny čidla v nádrži, která se nachází ve vozidle, pomocí specifického mechanického nebo elektronického signálu na přístrojové desce vozidla. To zahrnuje varování v případě, že hladina čidla klesne:
- pod 10 % objemu nádrže nebo vyšší procentní hodnotu podle volby výrobce nebo
  - pod výši hladiny, která odpovídá vzdálenosti, jíž je podle údajů výrobce možno ujet s nouzovou zásobou paliva.
- Ukazatel čidla je umístěn v těsné blízkosti ukazatele hladiny paliva.
- 6.5.4.2. Podle požadavků bodu 3.6.5 přílohy IV směrnice 2005/78/ES musí být řidič informován, pokud je nádrž na čidlo prázdná.
- 6.5.4.3. Jakmile je nádrž na čidlo prázdná, platí kromě požadavků bodu 6.5.4.2 rovněž požadavky bodu 6.5.5.
- 6.5.4.4. Výrobce si jako alternativu ke splnění požadavků bodu 6.5.3 může zvolit splnění požadavků bodů 6.5.4.5 až 6.5.4.12.
- 6.5.4.5. Systémy motoru obsahují prostředky k určení toho, zda se ve vozidle nachází kapalina, která odpovídá vlastnostem čidla deklarovaným výrobcem a zaznamenaným v příloze II této směrnice.
- 6.5.4.6. Pokud kapalina v nádrži na čidlo neodpovídá minimálním požadavkům deklarovaným výrobcem zaznamenaným v příloze II této směrnice, uplatňují se dodatečné požadavky bodu 6.5.4.12.
- 6.5.4.7. Systémy motoru obsahují prostředky k určení spotřeby čidla a zajištění přístupu k údajům o spotřebě mimo vozidlo.
- 6.5.4.8. Průměrná spotřeba čidla a průměrná spotřeba čidla požadovaná systémem motoru buď za předešlých 48 hodin chodu motoru, nebo za dobu nutnou k požadované spotřebě čidla v množství nejméně 15 litrů (zvolí se delší doba), je k dispozici prostřednictvím sériového portu standardního diagnostického konektoru, jak uvádí bod 6.8.3 přílohy IV směrnice 2005/78/ES.
- 6.5.4.9. K monitorování spotřeby čidla se u motoru sledují alespoň tyto parametry:
- hladina čidla v nádrži ve vozidle,
  - průtok čidla nebo vstřikování čidla co nejbližší místu vstřiku do systému následného zpracování výfukových plynů, je-li to technicky možné.
- 6.5.4.10. Odchylka větší než 50 % průměrné spotřeby čidla a průměrné spotřeby čidla požadované systémem motoru za dobu stanovenou v bodě 6.5.4.8 musí vést k uplatnění opatření stanovených v bodu 6.5.4.12.

- 6.5.4.11. Dojde-li k přerušení dávkování čidla, uplatní se opatření stanovená v bodě 6.5.4.12. To se nevyžaduje, pokud toto přerušení vyžaduje řídicí jednotka motoru, jelikož provozní podmínky motoru jsou takové, že na základě úrovně emisí motoru není dávkování čidla nutné, za předpokladu, že výrobce výslovně informoval schvalovací orgán, kdy se takového provozní podmínky uplatňují.
- 6.5.4.12. Veškerá selhání zjištěná, pokud jde o body 6.5.4.6, 6.5.4.10 či 6.5.4.11, povedou v témže pořadí ke stejným důsledkům, jako jsou důsledky uvedené v bodech 6.5.3.2, 6.5.3.3 nebo 6.5.3.4.
- 6.5.5. *Opatření proti nedovolené manipulaci se systémy následného zpracování výfukových plynů*
- 6.5.5.1. Každý systém motoru, na nějž se vztahuje tento bod, zahrnuje omezovač točivého momentu, který upozorňuje řidiče, že systém motoru funguje nesprávně nebo že vozidlo je provozováno nesprávným způsobem, a tím ho má přimět k okamžitému odstranění případné chyby nebo chyb.
- 6.5.5.2. Omezovač točivého momentu musí být aktivován, jakmile vozidlo zastaví poprvé poté, co došlo k podmínkám bodů 6.5.3.4, 6.5.4.3, 6.5.4.6, 6.5.4.10 nebo 6.5.4.11.
- 6.5.5.3. Je-li omezovač točivého momentu aktivován, nesmí točivý moment motoru v žádném případě překročit konstantní hodnotu:
- 60 % největšího točivého momentu motoru u vozidel kategorie N3 > 16 tun, M1 > 7,5 tuny, M3/III a M3/B > 7,5 tuny,
  - 75 % největšího točivého momentu motoru u vozidel kategorie N1, N2, N3 ≤ 16 tun, 3,5 < M1 7,5 tuny, M2, M3/I, M3/II, M3/A a M3/B 7,5 ≤ tuny.
- 6.5.5.4. Požadavky na dokumentaci a omezovač točivého momentu jsou uvedeny v bodech 6.5.5.5 až 6.5.5.8.
- 6.5.5.5. Podrobné písemné informace s úplným popisem funkčních vlastností monitorovacího systému regulace emisí a omezovače točivého momentu jsou specifikovány podle požadavků na dokumentaci v bodě 6.1.7.1 písm. b). Konkrétně výrobce uvede informace o algoritmech, které používá řídicí jednotka motoru k určení vztahu koncentrace NO<sub>x</sub> ke specifickým emisím NO<sub>x</sub> (v g/kWh) v ETC v souladu s bodem 6.5.6.5.
- 6.5.5.6. Omezovač točivého momentu je deaktivován, běží-li otáčky motoru naprázdno, pokud již neexistují podmínky pro jeho aktivaci. Omezovač točivého momentu nesmí být deaktivován automaticky, aniž byl odstraněn důvod, proč byl aktivován.
- 6.5.5.7. Deaktivaci omezovače točivého momentu nelze provést přepínačem nebo pomocí náradí.
- 6.5.5.8. Omezovač točivého momentu se nepoužívá v motorech nebo vozidlech ozbrojených sil, záchranných služeb a požárních sborů a v sanitních vozidlech. Trvalou deaktivaci provádí pouze výrobce motoru nebo vozidla a pro účely náležité identifikace se určí zvláštní typ motoru v rámci rodiny motorů.
- 6.5.6. *Provozní podmínky monitorovacího systému regulace emisí*
- 6.5.6.1. Monitorovací systém regulace emisí je provozuschopný
- za teploty okolí v rozmezí 266 K až 308 K (−7 °C až 35 °C),
  - v nadmořské výšce pod 1 600 m,
  - za teploty chladicí kapaliny vyšší než 343 K (70 °C).

Tento oddíl se nepoužívá v případě hladiny čidla v nádrži, jejíž monitorování probíhá za všech podmínek používání.

- 6.5.6.2. Monitorovací systém regulace emisí může být deaktivován, je-li aktivován nouzový provoz a překračuje-li takto vzniklé snížení točivého momentu hodnoty uvedené v bodě 6.5.5.3 pro příslušnou kategorii vozidla.
- 6.5.6.3. Pokud je aktivováno nastavení režimu při poruše ovlivňující emise, monitorovací systém regulace emisí je nadále provozuschopný a plní ustanovení bodu 6.5.
- 6.5.6.4. Nesprávná činnost opatření k regulaci emisí NO<sub>x</sub> se zjišťují v rámci čtyř zkušebních cyklů OBD, jak uvádí definice v bodě 6.1 dodatku 1 přílohy IV směrnice 2005/78/ES.
- 6.5.6.5. Algoritmy, které používá řídicí jednotka motoru k určení vztahu koncentrace NO<sub>x</sub> ke specifickým emisím NO<sub>x</sub> (v g/kWh) v ETC se nepovažují za odpojovací strategii.
- 6.5.6.6. Pokud je v provozu AECS, kterou schválil schvalovací orgán v souladu s bodem 6.1.5, může být jakékoli zvýšení hodnot NO<sub>x</sub> v důsledku provozu AECS použito na příslušnou hodnotu NO<sub>x</sub> uvedenou v bodě 6.5.3.2. Ve všech takových případech se vliv AECS na mezní hodnotu NO<sub>x</sub> popíše v souladu s bodem 6.5.5.5.
- 6.5.7. *Selhání monitorovacího systému regulace emisí*
- 6.5.7.1. U monitorovacího systému regulace emisí se sleduje výskyt elektrických poruch a odstranění nebo deaktivace každého čidla, v jejichž důsledku systém neprovádí diagnostiku zvyšování emisí, jak stanoví body 6.5.3.2 a 6.5.3.4.
- Mezi čidla, jež ovlivňují tuto diagnostickou schopnost, patří např. ta, která přímo měří koncentrace NO<sub>x</sub>, čidla kvality močoviny a čidla monitorující dávkování, hladinu a spotřebu čidla a poměr recirkulace výfukových plynů.
- 6.5.7.2. Pokud se potvrdí selhání monitorovacího systému regulace emisí, je řidič okamžitě upozorněn aktivací varovného signálu podle bodu 3.6.5 přílohy IV směrnice 2005/78/ES.
- 6.5.7.3. Omezovač točivého momentu je aktivován v souladu s bodem 6.5.5, pokud není selhání napraveno během 50 hodin chodu motoru.
- Ode dnů uvedených v čl. 2 odst. 7 a čl. 2 odst. 8 se časový úsek uvedený v prvním odstavci snižuje na 36 hodin.
- 6.5.7.4. Když monitorovací systém regulace emisí vyhodnotí, že selhání pominulo, lze s výjimkou případů uvedených v bodě 6.5.7.5 ze systémové paměti odstranit chybový kód nebo kódy s daným selháním spojené a omezovač točivého momentu se případně deaktivuje podle bodu 6.5.5.6.
- Chybový kód nebo kódy spojené se selháním monitorovacího systému regulace emisí nelze vymazat ze systémové paměti žádným čtecím zařízením.
- 6.5.7.5. V případě odstranění nebo deaktivace prvků monitorovacího systému regulace emisí v souladu s bodem 6.5.7.1 musí být nevymazatelný chybový kód v souladu s bodem 3.9.2 přílohy IV směrnice 2005/78/ES uložen po dobu nejméně 400 dnů nebo 9 600 hodin chodu motoru.
- 6.5.8. *Prokázání funkce monitorovacího systému regulace emisí*
- 6.5.8.1. V rámci žádosti o schválení typu podle bodu 3 prokáže výrobce splnění ustanovení tohoto bodu zkouškami na dynamometru motoru v souladu s body 6.5.8.2 až 6.5.8.7.
- 6.5.8.2. Splnění požadavků tohoto bodu rodinou motorů nebo rodinou motorů OBD lze prokázat zkouškou monitorovacího systému regulace emisí jednoho ze členů rodiny motorů (základního motoru), pokud výrobce před schvalovacím orgánem prokáže, že monitorovací systémy regulace emisí jsou v rámci rodiny motorů obdobné.

To lze prokázat předložením materiálů, jako jsou algoritmy, funkční analýzy apod., schvalovacímu orgánu.

Základní motor vybírá výrobce po dohodě se schvalovacím orgánem.

6.5.8.3. Zkoušky monitorovacího systému regulace emisí sestávají z těchto tří fází:

V ý b ě r :

Ze seznamu nesprávných činností předloženého výrobcem orgán vybírá nesprávnou činnost opatření k regulaci emisí NO<sub>x</sub> nebo selhání monitorovacího systému regulace emisí.

K v a l i f i k a c e :

Účinek nesprávné činnosti se ověří změřením úrovně emisí NO<sub>x</sub> na zkušebním stavu motoru.

P r o k á z á n í f u n k c e :

Reakce systému (snížení točivého momentu, varovný signál atd.) se prokáže čtyřmi zkušebními cykly OBD za chodu motoru.

6.5.8.3.1. Pro fázi výběru výrobce schvalovacímu orgánu předloží popis monitorovacích strategií používaných ke zjištění možných nesprávných činností všech opatření k regulaci emisí NO<sub>x</sub> a možných selhání v rámci monitorovacího systému regulace emisí, které by vedly buď k aktivaci omezovače točivého momentu, anebo pouze k aktivaci varovného signálu.

Mezi typické příklady nesprávných činností uváděných na tento seznam patří prázdná nádrž na čidlo, nesprávná činnost s následkem přerušení dávkování čidla, nedostatečná jakost čidla, nesprávná činnost s následkem nízké spotřeby čidla, nesprávný průtok v systému recirkulace výfukových plynů nebo její deaktivace.

Z tohoto seznamu schvalovací orgán vybere nejméně dvě a nejvíce tři nesprávné činnosti opatření k regulaci emisí NO<sub>x</sub> nebo selhání monitorovacího systému regulace emisí.

6.5.8.3.2. V rámci fáze kvalifikace se emise NO<sub>x</sub> měří pomocí zkušebního cyklu ETC podle ustanovení dodatku 2 přílohy III. Výsledek zkoušky ETC se použije k určení způsobu, jakým by podle očekávání měl monitorovací systém regulace emisí NO<sub>x</sub> reagovat během fáze prokazování funkce (snížení točivého momentu a/nebo varovný signál). Selhání je simulováno tak, aby úroveň emisí NO<sub>x</sub> o více než 1 g/kWh nepřekročila žádnou z mezích hodnot uvedených v bodech 6.5.3.2 nebo 6.5.3.4.

Kvalifikace emisí se nepožaduje v případě prázdné nádrže na čidlo nebo pro prokázání funkce při selhání monitorovacího systému regulace emisí.

Během fáze kvalifikace je omezovač točivého momentu deaktivován.

6.5.8.3.3. Pro účely fáze prokazování funkce bude motor v chodu po nejvýše čtyři zkušební cykly OBD.

Nedojde k žádným jiným selháním mimo ta, jež se posuzují k účelům prokázání funkce.

6.5.8.3.4. Před zahájením postupu zkoušky podle bodu 6.5.8.3.3 je monitorovací systém regulace emisí uveden do stavu „nulový výskyt selhání“.

6.5.8.3.5. V závislosti na vybrané úrovni emisí NO<sub>x</sub> systém aktivuje varovný signál a rovněž případně omezovač točivého momentu kdykoli před koncem zjišťovacího postupu. Zjišťovací postup lze zastavit, jakmile monitorovací systém regulace emisí NO<sub>x</sub> řádně zareagoval.



- 6.5.8.4. V případě, že je monitorovací systém regulace emisí založen především na monitorování úrovně emisí NO<sub>x</sub> čidly umístěnými v proudu výfukových plynů, může výrobce zvolit možnost monitorovat s cílem zjistit dodržení požadavků funkčnost některých částí systému (např. přerušení dávkování, uzavřený ventil EGR) přímo. V takovém případě se prokazuje funkčnost vybrané oblasti systému.
- 6.5.8.5. Hodnota snížení točivého momentu požadovaná po omezovači točivého momentu v bodě 6.5.5.3 se schvaluje spolu s celkovým schválením výkonu motoru v souladu se směrnicí 80/1269/EHS. V rámci fáze prokazování funkce výrobce prokáže schvalovacímu orgánu, že řídicí jednotka motoru obsahuje správný omezovač točivého momentu. Samostatné měření točivého momentu během prokazování funkce se nepožaduje.
- 6.5.8.6. Jako alternativu k bodům 6.5.8.3.3 až 6.5.8.3.5 lze prokázání funkce monitorovacího systému regulace emisí provést zkoušením vozidla. Uskuteční se jízda vozidla po silnici nebo zkušební dráze s vybranými nesprávnými činnostmi nebo selháními monitorovacího systému regulace emisí, aby se prokázalo, že varovný signál a aktivace omezovače točivého momentu funguje v souladu s požadavky bodu 6.5 a obzvláště bodů 6.5.5.2 a 6.5.5.3.
- 6.5.8.7. Pokud se v rámci dodržení požadavků bodu 6.5 požaduje uložení nevymazatelného chybového kódu v paměti počítače, je do konce prokazovacího postupu nutné splnit tyto tři podmínky:
- že prostřednictvím čtecího zařízení OBD lze potvrdit, že se v paměti počítače OBD nachází náležitý nevymazatelný chybový kód popsáný v bodě 6.5.3.3 a že schvalovacímu orgánu lze uspokojivě předvést, že jej čtecí zařízení nemůže smazat, a
  - že lze odečtem z nevymazatelného počítadla, na něž se odkazuje v bodě 3.9.2 přílohy IV směrnice 2005/78/ES, potvrdit čas, po který byl během zjišťovacího postupu aktivován varovný signál, a že lze schvalovacímu orgánu uspokojivě předvést, že jej čtecí zařízení nemůže smazat, a
  - že schvalovací orgán schválil prvky konstrukce, jejichž prostřednictvím lze předvést, že nevymazatelné informace jsou v souladu s bodem 3.9.2 přílohy IV směrnice 2005/78/ES uloženy po dobu nejméně 400 dní nebo 9 600 hodin chodu motoru.“
-

## PŘÍLOHA II

## ZMĚNY SMĚRNICE 2005/78/ES

## 1. Příloha IV se mění takto:

a) v bodě 3.6.4 se slova „permanentní nastavení režimu při poruše ovlivňující emise“ nahrazují slovy „nastavení režimu při poruše ovlivňující emise“;

b) v bodě 3.7 druhém odstavci se slova „permanentní nastavení režimu při poruše ovlivňující emise“ nahrazují slovy „nastavení režimu při poruše ovlivňující emise“;

c) bod 3.8.3 se nahrazuje tímto:

„3.8.3 V případě aktivace MI kvůli nesprávné činnosti systému motoru s ohledem na regulaci emisí NO<sub>x</sub> či nesprávné spotřebě a dávkování čidla může být MI přepnut zpět do předešlého stavu aktivace, pokud již neplatí podmínky uvedené v bodech 6.5.3, 6.5.4 a 6.5.7 přílohy I směrnice 2005/55/ES.“;

d) bod 3.9.2 se nahrazuje tímto:

„3.9.2 Ode dne 9. listopadu 2006 pro všechna schválení nového typu a ode dne 1. října 2007 pro všechny registrace v případě, že je chybový kód generován podle bodů 6.5.3 nebo 6.5.4 přílohy I směrnice 2005/55/ES, uchovává systém OBD záznam chybového kódu a hodin chodu motoru během aktivace MI po dobu nejméně 400 dnů nebo 9 600 hodin chodu motoru.“

Takový chybový kód a odpovídající hodiny chodu motoru během aktivace MI nesmí být vymazány pomocí externího diagnostického nebo jiného nástroje, jak je uvedeno v bodě 6.8.3 této přílohy.“

## 2. Příloha V se mění takto:

a) bod 2 se nahrazuje tímto:

„2. Příklad použití požadavků stanovených v této směrnici a směrnici 2005/55/ES na v pořadí třetí schválení typu (dosud bez rozšíření) odpovídající dni vstupu v platnost B1 pro etapu I OBD uděleného Spojeným královstvím:

e11\*2005/55\*2005/78B\*0003\*00“;

b) bod 3 se nahrazuje tímto:

„3. Příklad použití požadavků stanovených ve směrnici 2005/55/ES a změny směrnice 2006/51/ES na v pořadí druhé rozšíření čtvrtého schválení typu odpovídající dni vstupu v platnost B2 pro etapu II OBD uděleného Německem:

e1\*2005/55\*2006/51F\*0004\*02“;

c) vkládá se bod 4:

„4. Tabulka se znaky, které je třeba používat v souladu s různými lhůtami pro provedení stanovenými ve směrnici 2005/55/ES:

Znak	Řada (*)	Etapa I OBD (**)	Etapa II OBD	Životnost a v provozu	Regulace emisí NO <sub>x</sub> (***)
A	A	—	—	—	—
B	B1(2005)	ANO	—	ANO	—
C	B1(2005)	ANO	—	ANO	ANO
D	B2(2008)	ANO	—	ANO	—
E	B2(2008)	ANO	—	ANO	ANO
F	B2(2008)	—	ANO	ANO	—
G	B2(2008)	—	ANO	ANO	ANO
H	C	ANO	—	ANO	—
I	C	ANO	—	ANO	ANO
J	C	—	ANO	ANO	—
K	C	—	ANO	ANO	ANO

(\*) V souladu s tabulkou I bodu 6 přílohy I směrnice 2005/55/ES.

(\*\*) V souladu s článkem 4 směrnice 2005/55/ES jsou plynové motory z etapy I OBD vyňaty.

(\*\*\*) V souladu s bodem 6.5 přílohy I směrnice 2005/55/ES.“